

N° 23

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1963.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1964, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**

ANNEXE N° 41

ARMÉES

Section Marine.

Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIÈRE.

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Jean-Eric Bousch, vice-présidents ; Yvon Coudé du Foresto, Martial Brousse, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Rishard, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 549 et annexes, 568 (tomes I à III et annexe 40), 606 (tome V) et in.8° 101.

Sénat : 22 (1963-1964).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
PREMIÈRE PARTIE. — Contenu du projet de budget de la Section Marine	4
I. — Répartition des principales masses de dépenses	4
A. — Dépenses de fonctionnement	5
B. — Dépenses d'équipement	6
II. — Etude des mesures nouvelles inscrites dans le projet de budget ..	8
A. — Dépenses de fonctionnement	8
1° Personnels militaires	8
2° Personnels civils	10
3° Frais de déplacement	11
4° Entretien du matériel et fonctionnement des services	11
B. — Dépenses d'équipement	12
1° Constructions neuves de la Flotte	12
2° Fabrications de l'Aéronautique Navale	14
3° Autres chapitres d'équipement	15
4° Infrastructure	16
DEUXIÈME PARTIE. — L'avenir des arsenaux de la Marine	17
I. — La situation du plan de charge des arsenaux	17
A. — Toulon	17
B. — Cherbourg	18
C. — Brest	19
D. — Lorient	20
E. — Etablissements hors des Ports	21
II. — Les solutions susceptibles d'être apportées à la crise des Arsenaux	22
Conclusion	25
Discussion en commission	26

Mesdames, Messieurs,

L'examen du budget de la Section Marine de 1963 avait mis en valeur les répercussions d'ordre militaire, économique et social que devait entraîner pour l'avenir de la Flotte et l'activité des Arsenaux de la Marine une réduction du volume des Constructions neuves.

L'étude du projet de budget pour 1964 doit donc être effectuée sous l'angle de l'avenir des Arsenaux de la Marine, d'autant plus qu'un projet de réforme de l'organisation et de la structure des services des Constructions et Armes navales est actuellement à l'étude, ainsi qu'en témoignent divers articles parus dans la presse à ce sujet.

J'examinerai donc successivement :

- le contenu du projet de budget ;
- le plan de charge de nos arsenaux en 1964 et dans les prochaines années à venir ;
- la réforme envisagée des Arsenaux de la Marine.

PREMIERE PARTIE

CONTENU DU PROJET DE BUDGET DE LA SECTION MARINE

Le montant des crédits de paiement inscrits au projet de budget de la Marine pour 1964 s'élève à 2.917 millions de francs, contre 2.699,3 millions en 1963.

Les autorisations de programme nouvelles du titre V se montent à 1.852 millions de francs, au lieu de 1.365 millions en 1963.

Le projet de budget pour 1964 fait donc apparaître, par rapport à 1963, une augmentation de 8,4 % pour les crédits de paiement et de 36 % pour les autorisations de programme nouvelles.

Dans le cadre du budget des Armées, la part du budget de la Marine passe de 14,55 % en 1963 à 14,67 % en 1964, mais la charge de ce même budget par rapport à l'ensemble des charges définitives de l'Etat varie de 3,70 % en 1961 et 3,24 % en 1963 à 3,20 % en 1964, soit une diminution sensible de la place de la Marine nationale dans les dépenses de l'Etat.

J'ajoute enfin que la part donnée aux dépenses d'équipement par rapport aux dépenses de fonctionnement, qui était de 41,4 % en 1963, atteint 43,7 %, soit un équilibre plus favorable, bien qu'encore insuffisant puisque le rapport idéal devrait être de 50 %.

I. — Répartition des principales masses de dépenses.

La présentation même du projet de budget de la Marine en 1964 répond à de nouvelles règles, particulièrement pour les dépenses du titre III (Fonctionnement) en vue de mieux saisir l'origine des différences dans l'attribution des crédits d'une année à l'autre.

Par contre, pour le titre V, il est constaté que l'échéancier des paiements, qui était présenté auparavant par opération distincte pour les dépenses importantes, ou par opération groupée pour les autres, ne porte plus mention que du total des dépenses de chaque chapitre.

Il en résulte que l'étude du financement par opération, particulièrement pour les constructions neuves de la Flotte et les fabrications de l'Aéronautique navale est rendue très difficile, alors que le problème de l'équilibre entre les autorisations de programme accordées et l'échelonnement des crédits de paiement correspondants mérite un examen spécial, particulièrement en 1964 et 1965, comme je l'exposerai un peu plus loin.

J'indiqué la répartition par grandes masses séparément pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'équipement.

A. — DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT (Titres III et IV.)

Les différences entre les crédits alloués en 1963 et ceux prévus au budget de 1964 sont présentées, par grandes masses, dans le tableau ci-après :

NATURE DES DEPENSES	BUDGET initial de 1963.	PROJET de budget de 1964.	DIFFERENCE
Dépenses de personnels :			
— Rémunérations	901	953	+ 57
— Entretien	273,6	288,3	+ 14,7
Total	1.174,6	1.246,3	+ 71,7
Dépenses de matériel :			
— Entretien des bâtiments de la flotte..	177,9	174,9	— 5
— Entretien du matériel de l'aéronautique navale.....	52,9	52,9	»
— Combustibles et carburants.....	87,2	90,9	+ 3,7
— Autres chapitres.....	77,9	77,6	— 0,5
Totaux.....	395,9	396,3	+ 0,4
Totaux des dépenses de fonctionnement	1.570,5	1.642,6	+ 72,1

Diverses remarques sont à faire sur ces différences.

Dans l'ensemble, les crédits de paiement prévus pour le fonctionnement en 1964 accusent une variation de 4,4 % environ par rapport à 1963, mais il y a lieu de distinguer entre les dépenses de personnels et celles de matériel.

Personnels.

Les crédits de personnels sont en hausse légère par rapport à 1963 (soit 6,1 %) ; cette situation ne traduit pas une augmentation de moyens, mais la répercussion en année pleine des améliorations consenties à la Fonction publique et à la condition militaire.

Par contre, le projet de budget de 1964 comporte une réduction légère des effectifs militaires et des effectifs ouvriers.

Matériels et Fonctionnement des services.

Les crédits affectés, en 1964, à l'entretien des matériels et au fonctionnement des services accusent sensiblement le même montant qu'en 1963 ; mais, compte tenu de la hausse des prix, cette situation entraîne inévitablement une réduction des dépenses, aggravée par le coût de plus en plus élevé de l'entretien du matériel moderne.

B. — DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT

Les deux tableaux suivants indiquent les variations constatées dans les autorisations de programme d'une part, et dans les crédits de paiement d'autre part, entre les budgets de 1963 et 1964 :

a) Autorisations de programme.

(En millions de francs.)

DESIGNATION	BUDGET de 1963.	PROJET de budget de 1964.	DIFFERENCES
Etudes et recherches.....	76,5	82	+ 5,5
Investissements techniques.....	39	60	+ 21
Fabrications :			
— navires	(1) 436,5	789,3	+ 352,8
— aéronefs	518	607,7	+ 89,7
— munitions	135	146	+ 11
Autres fabrications.....	66	89	+ 23
Infrastructure	94	78	— 16
Total.....	1.365	1.852	+ 487

(1) Dont 168 millions d'opérations bloquées (3^e frégate lance-engins) par la loi de finances pour 1963.

La plupart des rubriques, sauf celle concernant l'infrastructure, comportent donc des autorisations de programme d'un montant plus élevé qu'en 1963, soit au total 36 % de plus environ.

Ces augmentations portent surtout sur les postes des constructions neuves de la Flotte et les fabrications de l'Aéronautique navale.

Il est cependant noté que le tiers des autorisations nouvelles de programme concernant les constructions neuves de la Flotte portent sur des réévaluations diverses et des aléas techniques.

b) Crédits de paiement.

(En millions de francs.)

DESIGNATION	BUDGET de 1963.	PROJET de budget de 1964.	DIFFERENCES
Etudes et recherches.....	90	72	— 18
Investissements techniques.....	39	33,5	— 5,5
Fabrications :			
— navires	460	476,5	+ 16,5
— aéronefs	262	446	+ 184
— munitions	135	110	— 25
Autres fabrications.....	76,2	67,5	— 8,7
Infrastructure	66,5	69	+ 2,5
Total.....	1.128,7	1.274,5	+ 145,8

Seuls, les crédits de paiement affectés au matériel de série de l'Aéronautique navale sont en hausse sensible ; les crédits concernant les autres rubriques sont, soit du même ordre qu'en 1963, soit en réduction.

La part de ces crédits accordés au titre des autorisations nouvelles sont d'un niveau faible, soit de l'ordre de 12 à 16 %.

D'ailleurs, pour 1963, il est déjà constaté sur le titre V une insuffisance des crédits de paiement alloués par rapport aux commandes effectuées en exécution des autorisations de programme.

Le chapitre le plus touché par cette insuffisance est le chapitre 53-51 — Matériel de série de l'Aéronautique navale, dont la plus grande part des crédits sont transférés à la D. T. I.

Pour 1964, cette situation risque de s'aggraver encore, non seulement en raison de ces retards de paiement, mais aussi en raison de la masse des paiements qui seront à effectuer alors que le montant des crédits inscrits au budget de 1964, au titre des opérations en cours, est en réalité inférieur à ce qui était prévu dans l'échéancier des paiements présenté au budget de 1963, soit respectivement 984,3 et 1.272,9 millions de francs, à l'exclusion des opérations nouvelles.

La même crainte se manifeste pour l'avenir, car l'échéancier des paiements qui figure sur le présent projet de budget prévoit pour 1965 un montant de 1.180 millions de francs en crédits de paiement pour les seules opérations anciennes contre 984,3 millions inscrits en 1964.

Il ne restera donc en 1965 que très peu de marge pour assurer le règlement des importantes opérations nouvelles qui s'imposeront inéluctablement.

II. — Etude des mesures nouvelles inscrites dans le projet de budget.

Ces mesures portent à la fois sur les dépenses de fonctionnement et d'équipement.

A. — DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT (Titre III)

1° Personnels militaires.

Les effectifs militaires de la Marine accuseront en 1964 une diminution de 1.968 emplois par rapport à 1963, soit (au 31 décembre de chaque année) (1) :

DESIGNATION	EFFECTIFS en fin 1963.	EFFECTIFS en fin 1964.	VARIATIONS
Officiers	6.562	6.542	— 20
Officiers mariniers.....	21.325	21.651	+ 326
Quartiers-mâtres et matelots A. D. L.....	21.465	21.139	— 326
Quartiers-mâtres et matelots P. D. L.....	26.034	24.086	— 1.948
Elèves des écoles préparatoires.....	1.450	1.450	»
Personnel féminin.....	196	196	»
	77.032	75.064	— 1.968

(1) Ensemble des personnels rémunérés sur les budgets de la Section Marine et de la Section Commune, mais à l'exclusion des officiers du Corps de Santé et des membres du Corps du Contrôle de la Marine.

Ces variations sont provoquées par la réduction de la durée du service militaire et par diverses suppressions d'emplois.

La dernière tranche du plan d'amélioration des conditions d'avancement dans le Corps des équipages de la Flotte sera mise en application en 1964 et se traduira par les mesures suivantes :

DESIGNATION	SUPPRESSIONS d'emplois.	CREATIONS d'emplois.
Matelots	— 326	»
Seconds maîtres.....	— 489	»
Maîtres	»	+ 659
Premiers maîtres.....	»	+ 73
Maîtres principaux.....	»	+ 83
Total	815	815

Actuellement, les conditions d'avancement, malgré les étapes déjà franchies de ce plan depuis 1961, restent encore difficiles.

C'est ainsi qu'en prenant la moyenne de toutes les spécialités, l'ancienneté requise pour les diverses promotions est encore longue, soit :

Promotions aux grades de :

Ancienneté de service
requise en moyenne.

Quartier-maître	1 an 9 mois.
Second maître.....	10 ans 4 mois.
Maître	13 ans.
Premier maître.....	17 ans 6 mois.
Maître principal.....	19 ans.

On peut donc espérer que les nouvelles mesures qui seront mises en application abrègeront le temps imposé pour l'obtention du grade de second maître.

Le budget de 1964 prévoit également l'achèvement de l'application des plans d'amélioration de la pyramide des grades du Corps des ingénieurs des Directions de Travaux et des Corps de secrétaires administratifs des services extérieurs, plans mis en œuvre depuis 1963.

Quelques renforcements d'effectifs sont d'autre part inscrits, nécessités par des accroissements d'activité, mais sont gagés par des suppressions corrélatives d'emplois (légers renforcements des effectifs d'ingénieurs de Directions de Travaux maritimes, des ingénieurs hydrographes, etc.).

Sur le plan des équipages, il est à noter qu'une réduction des candidatures à l'engagement se fait sentir, particulièrement pour les spécialités d'électriciens, radios, électroniciens, pilotes de l'Aéronautique navale et mécaniciens.

Le fait que, seul, le personnel militaire de l'Armée bénéficiera d'importantes majorations des taux de primes d'engagement, risque d'accentuer les difficultés de recrutement de la Marine.

2° *Personnels civils* (fonctionnaires et ouvriers).

Le projet de budget prévoit une réduction de 35 emplois de fonctionnaires, provoquée soit par des transferts à la Section commune, soit par la suppression de 100 emplois de secrétaires administratifs et divers en vue de gager la création de 65 postes de secrétaires administratifs en chef et d'instituteurs.

De même, la création de 15 emplois de programmeurs d'ensembles électroniques est gagée par la suppression de 21 emplois d'ouvriers.

En fait, la réduction des emplois d'ouvriers doit porter sur 1.212 postes dont 178 donnent lieu à un transfert à la Section commune et 1.034 font l'objet d'une suppression, soit 830 au titre des Constructions et Armes navales et 204 au titre des Travaux maritimes et du Commissariat.

La répartition de ces suppressions d'emplois entre les Ports et les Établissements hors des Ports n'est pas encore connue, mais, suivant les assurances données par M. le Ministre des Armées, elles ne donneraient lieu, en aucun cas, à des mesures de licenciements ; elles seraient obtenues par le fait que les ouvriers quittant le service, soit par limite d'âge, soit volontairement, ne seraient pas remplacés.

En réalité, les demandes de mise à la retraite anticipée risquent d'être supérieures aux suppressions d'emplois envisagées et ne pourraient être, semble-t-il, acceptées dans leur totalité.

La répercussion de ces réductions d'emplois est beaucoup plus grave à l'encontre des ouvriers en régie directe qui verront encore se prolonger davantage les délais d'attente pour leur intégration dans le cadre des ouvriers sous statut.

Il est à souhaiter que, malgré ces réductions d'emplois, ces intégrations ne soient pas supprimées.

Cependant, en contrepartie de ces suppressions d'emplois, il y a lieu de souligner que la fermeture de l'arsenal de Sidi-Abdallah, en 1962, et celle de la base de Bizerte, au 15 octobre dernier, se sont traduites par environ 954 mutations d'ouvriers des différentes directions et services de ce port vers les ports de la Métropole ou vers la base de Mers-el-Kébir, ce qui correspond en réalité à une augmentation des effectifs de ces arsenaux.

Je dois également mentionner le cas des techniciens ouvriers de la Marine dont les salaires qui leurs sont alloués ne correspondraient pas à ceux pratiqués dans l'industrie métallurgique de la région parisienne, comme leur en donne le droit le décret du 22 mai 1951.

Bien que le Conseil d'Etat, en 1962, ait rendu un arrêt en leur faveur, ces ouvriers, qui comportent surtout des dessinateurs et des électroniciens, n'ont pu avoir encore satisfaction.

Je crois devoir attirer l'attention de M. le Ministre des Armées sur les difficultés de recrutement de ce personnel hautement qualifié que la Marine a tout intérêt à garder à son service, malgré les pressions de l'industrie privée.

Votre Commission émet donc le vœu que ces ouvriers supérieurs qui, dans les Armées de Terre et de l'Air ont le statut de fonctionnaires, reçoivent satisfaction conformément à l'arrêt rendu.

3° Frais de déplacement.

Une diminution de 10 % des crédits de frais de déplacement est effectuée sur le chapitre 32-93 ; cette mesure d'ordre général est liée à une limitation générale des déplacements et des changements de résidence.

4° Entretien du matériel et fonctionnement des services.

Les crédits relatifs au chapitre des combustibles prévus pour 1964 sont à peine supérieurs à ceux de 1963, déjà eux-mêmes nettement insuffisants puisque des prélèvements sur les stocks

ont déjà été effectués pour assurer l'entraînement des Forces aéronavales.

Compte tenu de la hausse des prix, cette situation ne peut qu'empirer en 1964 à moins que des mesures sévères de restriction des consommations de combustibles ne soient prises.

Le chapitre d'entretien de l'Aéronautique navale recevra en 1964 les mêmes crédits qu'en 1963, celui de l'entretien de la Flotte un crédit très légèrement inférieur ; en fait, compte tenu des variations de prix, ces deux chapitres auront, en 1964, un pouvoir d'achat moindre qu'en 1963, alors que le coût de l'entretien d'un bâtiment ou d'un avion moderne, tel que l'Etendard IV, revient à un prix beaucoup plus élevé qu'un bâtiment ou un avion de type plus ancien.

Des mesures de compression inévitables vont être prises pour maintenir les dépenses dans le cadre des crédits ; les grands carénages des bâtiments seraient espacés au-delà de 36 mois ; une flottille de « Neptune » et une flottille de « Marlin » seront supprimées ; surtout les heures de vol par appareil seront limitées.

Il est évident, d'autre part, que de telles mesures entraîneront un recours moins important à la main-d'œuvre locale du secteur privé travaillant dans les arsenaux sur marchés de main-d'œuvre ou de travaux.

Il serait difficile, semble-t-il, d'aller plus loin dans cette voie car le bon état du matériel et l'entraînement convenable du personnel seraient en jeu.

La plupart des autres chapitres de fonctionnement recevront en 1964 sensiblement les mêmes crédits qu'en 1963, mais avec un potentiel amoindri du fait des hausses de prix.

B. — DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT (Titre V).

1° *Constructions neuves de la Flotte.*

Les opérations nouvelles les plus notables concernant les constructions neuves de la Flotte sont les suivantes, en autorisations de programme :

- poursuite de la construction du sous-marin atomique lanceur d'engins (228 millions) pour lequel une autorisation de programme avait été accordée par anticipation en 1963 en vue de permettre la constitution des approvisionnements de tôles ;

Ce bâtiment sera mis en chantier au cours de 1964, mais on sait qu'il n'entrera pas en service avant 1968-1969.

- poursuite des travaux relatifs au sous-marin expérimental et des études sur le système de lancement (35 millions) ;
- démarrage de la première tranche de construction d'une frégate d'un nouveau type de 7.000 tonnes (80 millions) ;
- démarrage de la première tranche d'un nouveau sous-marin type « Daphné » (5 millions) ;
- poursuite de la refonte et de la modernisation des escorteurs (137 millions) ;
- réévaluations diverses et aléas techniques concernant les bâtiments du programme naval et du I^{er} plan quinquennal (260,5 millions) ;
- travaux divers portant sur la réalisation d'un nouveau type de chasseur de mines et l'adaptation du porte-avions *Foch* au service des avions *Crusader* (28,1 millions).

Diverses remarques sont à faire sur ces autorisations de programme :

1° Les autorisations concernant la frégate deuxième génération et le nouveau sous-marin classique sont inscrites au présent projet de budget en avance sur le second plan ;

2° Il n'est pas question dans le budget de la troisième frégate de 4.400 tonnes votée avec le budget de 1963 mais, sous la réserve imposée par le Gouvernement, d'un blocage des autorisations de programme et sans dotation de crédits de paiements.

D'après les indications fournies par le Ministre, ce bâtiment ne sera pas construit.

En effet, le coût de la construction des deux premières frégate accuserait une telle hausse de prix par rapport au projet initial, en raison des incidences de l'équipement électronique, qu'il a été proposé que les autorisations de programme rendues disponibles par la suppression de la troisième frégate soient affectées à un complément de financement des deux premières.

Encore faudrait-il que cette mesure de déblocage ainsi que le transfert des autorisations de programme correspondantes sur la construction des deux premières frégates aient l'accord du Ministre des Finances ?

Votre Commission se doit de demander des assurances sur ce point.

3° Les autorisations de programme sont assorties de crédits de paiement d'un montant très faible (1 million seulement pour la frégate, 10 millions pour le sous-marin atomique, 1,5 million pour le sous-marin classique).

La mise en chantier de la nouvelle frégate de 7.000 tonnes ne pourra donc être effective avant 1965.

2° Fabrications de l'Aéronautique navale.

La poursuite des opérations suivantes figure au projet de budget de 1964 (en autorisations de programme) :

— complément du financement de la première tranche des avions patrouilleurs « Nato » (351 millions) ;

Ces avions « Atlantic », destinés à remplacer les avions de grande exploration « Neptune », sortiront d'usine à partir du milieu de 1965.

— complément de financement de l'acquisition des avions « Crusader » (124 millions) ;

Cette autorisation de programme complémentaire ne concerne plus l'achat proprement dit de ces appareils aux Etats-Unis, les autorisations nécessaires ayant été données en 1963, mais des frais accessoires, tels que les droits de douane.

— fabrication d'une série d'hélicoptères « Alouette III » (16 millions) ;

— rechanges et équipements (116 millions).

Plusieurs remarques sont à faire sur ces autorisations de programme :

1° Le coût de la fabrication des avions « Atlantic » atteint un niveau tel qu'au lieu d'une commande de 27 appareils pour la première tranche, il a fallu se résoudre à 20 appareils seulement.

En ce qui concerne la seconde tranche, on peut regretter que l'inscription des autorisations de programme nécessaires ne figure pas sur le budget de 1964, en avance sur la seconde loi-programme, mais en conformité, semble-t-il, avec les engagements pris avec l'Allemagne fédérale.

De plus, la constitution des approvisionnements nécessaires pour assurer la soudure de la fabrication de ces appareils avec celle de la première tranche risque de se trouver retardée ;

2° De même, le projet de budget ne prévoit aucune autorisation de programme concernant la fabrication en série du « Super-Frelon » destiné à armer le porte-hélicoptères *La Résolue* en service en septembre prochain et à remplacer dans quelques années les « H SS 1 ».

Il est vrai que du fait de la défection récente de l'Allemagne fédérale, de l'Armée de Terre et de l'Armée de l'Air, qui devaient participer à cette fabrication, la série prévue de 200 appareils se voit réduite à 30 appareils uniquement destinés à la Marine française.

Mais quel sera le prix de revient de ces appareils étant donné une série si réduite ? La question mérite d'être posée ;

3° La dernière remarque concerne l'insuffisance des crédits de paiement.

J'ai déjà évoqué plus haut ce problème qui se pose tout aussi bien pour 1964 et pour 1965 et même pour 1966.

En 1964, le montant des crédits de paiement inscrits est inférieur à ce qui avait été prévu à l'échéancier des paiements qui figurait au budget de 1963.

On peut se demander quelles seront les répercussions financières des retards qui interviendront dans le règlement des commandes en cours.

En 1965, le montant des crédits de paiement qui devront être inscrits au prochain budget au titre des engagements antérieurs sera largement plus élevé qu'en 1964, alors qu'il faudra normalement financer, en plus, le début de la fabrication de la deuxième tranche des « Atlantic » et des « Super-Frelon », ainsi que les arriérés de paiement sur 1964.

Cette situation peut donner quelque sujet d'inquiétude.

3° *Autres chapitres d'équipement.*

Les autres chapitres d'équipement, études, investissements techniques, munitions, habillement, matériel de transmissions, équipements militaires, accusent des augmentations d'autorisations de programme, mais par contre des réductions de crédits de paiement.

La disproportion entre ces augmentations et ces réductions risque de grever le financement des budgets futurs.

4° *Infrastructure.*

Les travaux d'infrastructure accusent au contraire une réduction des autorisations de programme et une légère augmentation des crédits de paiement.

Ce sont surtout les installations des Travaux maritimes qui supportent la réduction des autorisations de programme nouvelles ; ces travaux se limitent, en effet, pour leur plus grande part, à l'amélioration des installations du port de Brest et à l'aménagement des Ecoles militaires.

Pour la base marine de Mers-el-Kébir, il n'est plus prévu d'autorisations nouvelles ; seuls seront exécutés les travaux afférents aux budgets précédents et non encore achevés.

Toutefois, je rappelle que les autorisations nécessaires à la poursuite des travaux de la base Inter-Armées de Mers-el-Kébir figurent à la Section commune.

Par contre, les bases de l'Aéronautique navale sont les plus larges bénéficiaires des autorisations de programme, en raison de la nécessité de poursuivre la construction de la nouvelle base de Landivisiau et de faciliter l'implantation des formations aéronavales d'Afrique du Nord à la B. A. N. de Nîmes-Garons.

Il est noté que deux des flottilles de « Neptune » qui stationnaient sur la B. A. N. de Lartigue seront transférées ultérieurement sur l'aérodrome de Mérignac, ce qui justifie la dotation inscrite au projet de budget pour l'achat des terrains nécessaires à la future base.

DEUXIEME PARTIE

L'AVENIR DES ARSENAUX DE LA MARINE

Lors des débats budgétaires de l'année dernière sur les crédits de la Section Marine, le problème du plan de charge des Arsenaux de la Marine fut ardemment soulevé.

En effet, la nécessité du financement des achats des « Crusader » aux Etats-Unis avait entraîné le Gouvernement à décider la suppression de plusieurs des constructions neuves qui devaient être effectuées dans les arsenaux de la Marine ; il s'agissait en particulier d'un pétrolier-ravitailleur, d'un transport de chalands de débarquement et, également, de la 3^e frégate lance-engins dont l'autorisation de programme correspondante, grâce à un amendement, fut cependant rétablie au budget, mais bloquée.

Le présent projet de budget ne porte évidemment mention d'aucun de ces bâtiments supprimés, ni même de la 3^e frégate qui, ainsi que je vous en ai fait déjà part, ne sera pas construite.

Il est donc indispensable de faire à nouveau le point du plan de charge des arsenaux en 1964 et dans les années ultérieures, ainsi que des mesures susceptibles d'être prises par le Gouvernement pour maintenir, dans l'avenir, le potentiel des services industriels des constructions et armes navales.

I. — La situation du plan de charge des arsenaux.

Je passerai en revue l'activité des services industriels des constructions et armes navales dans les principaux ports et établissements de la Marine.

A. — TOULON

L'Arsenal de Toulon, qui comportait au 1^{er} juillet 1963 environ 7.155 ouvriers sous statut et en régie directe au titre de la Direction des Constructions et Armes Navales, consacre la plus grosse part de son activité à l'entretien et aux travaux de réparations des

bâtiments de la Flotte (environ 60 %), les travaux de constructions neuves ou de grosses refontes ne représentant dans ce port qu'à peine 0,3 % de cette activité.

Le port a hérité d'une partie des charges d'entretien de la Flotte précédemment confiées aux arsenaux de Bizerte et de Mers-el-Kébir.

Le plan de charge de cet Arsenal n'apparaît donc pas devoir se modifier dans les prochaines années malgré la décision de baser, à partir de 1965, les deux porte-avions *Clemenceau* et *Foch* à Brest, en raison du fait qu'il a toujours été admis que les grosses réparations de ces bâtiments devaient être effectuées dans ce dernier port, où d'ailleurs ils ont été construits et armés.

La seule crainte d'une réduction de l'activité du port ne pourrait résulter que d'une nouvelle contraction des crédits budgétaires afférents à l'entretien de la Flotte et d'une attribution plus grande de travaux de réparation de bâtiments aux ports de l'Atlantique en vue de compenser la réduction du volume des constructions neuves.

Cette diminution d'activité, si elle se produisait, ce qui est peu probable, étant donné les charges qui s'accroissent, n'entraînerait pas de congédiements d'ouvriers, mais un recours aux départs volontaires, suivant l'engagement formel de M. le Ministre des Armées.

Néanmoins, les restrictions inévitables qui seraient apportées à l'utilisation de la main-d'œuvre privée, travaillant dans ce port, sur marchés de main-d'œuvre, seraient de nature à porter préjudice au marché de l'emploi dans la région toulonnaise qui est d'autant plus sensible que l' Arsenal de Toulon constitue pratiquement, avec les chantiers de la Seyne, le seul établissement industriel important de la région.

B. — CHERBOURG

Le Port de Cherbourg doit au contraire avoir une activité assurée pour de longues années du fait de la mise en chantier du premier sous-marin atomique qui sera suivie vraisemblablement par d'autres bâtiments du même type, ainsi que de la poursuite de la construction du programme de sous-marins classiques.

Dans ce port, qui comportait 3.229 ouvriers des Constructions et Armes navales, au 1^{er} juillet 1963, les activités se répartissent à raison de 51 % environ pour les constructions neuves, 33 % pour les réparations et 16 % pour les travaux divers.

C. — BREST

Le cas de l'Arsenal de Brest, qui comportait, à la même date, 6.291 ouvriers, apparaît moins critique qu'il n'était supposé l'année dernière.

L'activité de ce port se répartit à raison de 37 % pour les constructions neuves, 32 % pour les réparations et 31 % pour les travaux divers.

Pour les réparations, l'activité actuelle aura tendance à se maintenir et même à se développer d'autant plus que l'affectation dans ce port des porte-avions modernes augmentera les charges de l'Arsenal.

Par contre, les constructions neuves ont dû être étalées ; elles comprennent actuellement :

- l'achèvement du porte-hélicoptères *La Résolue*, pratiquement terminé et actuellement en essais ;
- la construction de deux bâtiments logistiques de structure relativement simple, et dont les travaux, par suite de l'étalement de leur cadence, seront achevés en décembre 1964 pour le transport de chalands de débarquement « Ouragan » de 4.500 tonnes et seulement au début de 1966 pour le ravitailleur de munitions « Achéron » de 9.000 tonnes ;
- la construction de la frégate lance-engins n° 2 *Duquesne* de 4.400 tonnes qui n'est d'ailleurs pas encore sur cale, bien que les approvisionnements aient été réunis, et dont l'achèvement n'est prévu qu'en 1967.

A ces travaux, s'ajoute la poursuite du programme de refonte de quatre escorteurs d'escadre en vue de leur adaptation aux engins « Tartar », refonte commencée depuis deux ans.

Les mesures prises en vue d'étaler les travaux ont entraîné, au cours de 1963, une réduction d'environ 800 ouvriers du secteur privé travaillant sur marchés de main-d'œuvre et de travaux dans l'arsenal, mais dont le réemploi a pu normalement s'effectuer en ville, semble-t-il.

L'utilisation à plein emploi de la main-d'œuvre conduira à transférer un certain nombre d'ouvriers des « Travaux neufs » aux « Réparations » et à confier à l'arsenal de Brest l'exécution de travaux de transformation ou d'équipement de navires pour le compte du Centre du Pacifique et de la Base de lancement des Landes.

Par contre, l'activité redeviendra vraisemblablement normale, à partir de 1965, du fait que la nouvelle frégate de 7.000 tonnes qui figure sur le présent budget ainsi, semble-t-il, que le nouveau sous-marin type « Daphné », doivent être construits à Brest.

D. — LORIENT

Dans ce port, l'activité de la D. C. A. N. qui comporte environ 3.156 ouvriers, avait, au 1^{er} juillet 1963, une activité consacrée à raison de 47 % aux constructions neuves, 44 % à l'entretien de la Flotte et 9 % à des travaux divers.

Le même étalement du programme de travaux de constructions neuves, déjà constaté à Brest, a été pratiqué dans cet arsenal, où sont encore en chantier :

- un aviso-escorteur de 1.650 tonnes « Balny » en attente depuis plusieurs années d'un appareil propulsif d'un type nouveau ;
- un autre aviso-escorteur de 1.650 tonnes « E.-V. Henry » à 80 % d'avancement, mais dont l'achèvement ne doit avoir lieu qu'en 1964 ;
- la frégate lance-engins n° 1 « Suffren » de 4.400 tonnes qui se trouve à 27 % d'avancement, et dont la présentation en recettes est attendue en 1965 ;
- un bâtiment logistique de 2.000 tonnes « Loire » dont les travaux, à peine commencés, seraient accélérés en 1964 de manière à maintenir l'activité des chantiers.

Par contre, en 1965, la situation de la D. C. A. N. de Lorient risque d'être critique, à moins que des travaux, pour le compte du Centre du Pacifique ou de la Base des Landes, ne soient confiés à ce port.

De même, il y a lieu de souhaiter que le prochain budget de 1965 vienne apporter à l'Arsenal de Lorient une compensation à la perte de la construction de la frégate n° 3 dont le sort ne fait plus de doute.

Si ces travaux nouveaux n'étaient pas confiés à cet arsenal, et malgré une extension envisagée du programme des réparations de navires, le plein emploi du personnel ne paraît pouvoir être assuré dans les années à venir.

Comme pour Brest, l'avenir de l'activité du port de Lorient est donc lié au contenu de la prochaine loi-programme en matière de constructions neuves pour la Flotte, mais il est à craindre que le programme de ces constructions neuves ne dépasse pas 55.000 tonnes en sept ans pour l'ensemble des arsenaux.

E. — ETABLISSEMENTS HORS DES PORTS

Les Etablissements industriels hors des ports, Indret, Ruelle, Guérigny et Saint-Tropez, groupaient au 1^{er} juillet dernier, environ 4.342 ouvriers sous statut ou en régie.

Certains de ces Etablissements, comme Indret et Ruelle, spécialisés, le premier dans la construction des appareils propulsifs, l'autre dans la fabrication du matériel d'artillerie navale et d'engins, ont une activité liée aux constructions neuves de la Flotte et aux études (96 % pour Indret et 66 % pour Ruelle).

Le même problème se posera donc pour ces deux Etablissements que dans les ports de l'Atlantique.

En ce qui concerne l'Etablissement de Saint-Tropez, dont toute l'activité est concentrée sur les études et la fabrication de torpilles, le plan de charge vient de s'accroître du fait du transfert en cours à l'Annexe de la Londe des installations du centre de fabrication des torpilles de Santa-Cruz qui était implanté à Mers-el-Kébir.

L'activité de cet Etablissement ne devrait donc pas diminuer dans les années à venir, sauf s'il y avait une contraction des crédits afférents à la fabrication des torpilles.

Le cas de l'Etablissement de Guérigny est particulier car les travaux de cet établissement sont spécialisés dans la fabrication des chaînes et ancrés de bâtiments aussi bien pour la Marine Nationale que pour la Marine marchande.

Les diverses pyrotechnies de la Marine risquent, par contre, d'accuser une légère réduction d'activité.

En définitive, le problème du plan de charge des Arsenaux et Etablissements de la Marine ne se posera peut-être pas avec une acuité exceptionnelle dans les deux prochaines années, si effective-

ment la nouvelle frégate est mise en chantier et si les deux ports de Brest et de Lorient bénéficient des travaux complémentaires prévus.

Il se posera avec plus de gravité à partir de 1966, si, comme il y a lieu de le craindre, le programme de travaux nouveaux de la nouvelle loi-programme était d'un volume réduit.

II. — Les solutions susceptibles d'être apportées à la crise des Arsenaux.

Il est incontestable que l'avenir des Arsenaux et des Etablissements hors des ports de la Marine est mis en jeu par la réduction en volume de notre Flotte moderne.

Il s'agit là d'un fait inéluctable dont il y a lieu de se préoccuper pour le sort des travailleurs des ports qui, de pères en fils pour la plupart, consacrent leur activité à la construction et à l'entretien des bâtiments de la Marine nationale.

Les navires modernes, sous un volume plus restreint, disposent de moyens de combat plus efficaces, mais atteignent des prix plusieurs fois supérieurs à ceux des constructions d'avant-guerre, en raison du coût de plus en plus élevé du matériel électronique, qui se perfectionne lui-même intensément d'une année à l'autre.

Il en est de même des nouvelles armes que constituent les engins

Le nombre des navires mis ainsi en chantier se trouve de ce fait réduit.

La construction d'un bâtiment a d'ailleurs changé de caractère ; c'est ainsi que les travaux concernant la coque et l'appareil propulsif, qui entraînent l'emploi des spécialités traditionnelles des chantiers navals, ne représentent plus que la moitié du coût du navire ; l'autre moitié est constituée par les équipements et, particulièrement, les équipements électroniques dont la fabrication ressort essentiellement de l'industrie privée, nos Arsenaux n'ayant encore pu s'adapter à cette activité nouvelle.

De même, les travaux de réparation et d'entretien des bâtiments, étant donné la complexité du matériel d'équipement, nécessitent plus de soins et donc plus d'heures de travail que le matériel d'avant guerre.

On peut alors admettre que les Arsenaux et les Etablissements hors des ports disposent d'un potentiel qui risque de dépasser le volume des travaux susceptibles de leur être confiés pour le compte de la Marine Nationale.

Une adaptation des services des Constructions et Armes navales s'impose donc.

Il ne peut être question de la fermeture d'un Arsenal ou d'un Etablissement ; les répercussions sociales et économiques sur le plan local seraient trop graves.

Le but à rechercher est donc, par une réforme de structure, de permettre aux Constructions et Armes navales d'effectuer, avec la souplesse financière désirable, des travaux tout aussi bien pour le secteur « Armées » que pour les autres secteurs « Publics » ou pour le secteur « Privé ».

Le Ministère des Armées et la Délégation pour l'Armement effectuent actuellement des études dans ce but.

L'un des projets serait de faciliter cette activité de reconversion par la transformation des services des Constructions et Armes navales des Arsenaux et des Etablissements hors des ports en Sociétés nationales à caractère industriel et commercial, dotées de l'autonomie financière, et placées, à l'instar des Sociétés nationales de l'Aéronautique, sous la tutelle du Ministre des Armées.

Une telle modification de structure aurait de graves répercussions sur le plan militaire et social.

Sur le plan militaire, la mise en œuvre dans les ports d'une Société nationale indépendante du Commandement peut apparaître incompatible avec le fonctionnement des Arsenaux.

En effet, à la différence de l'Armée de l'Air et de l'Armée de Terre, il n'existe pas, au sein de la Marine, de Direction du matériel, chargée essentiellement de la réparation du matériel.

Les Services des Constructions navales sont, dans les Arsenaux, à la fois constructeurs et réparateurs, mais sous l'autorité du Commandement local responsable de la disponibilité militaire des navires.

La rivalité, qui ne manquerait pas de naître au sein du même port entre le Commandement et la Société nationale sur les délais d'indisponibilité des navires et sur la priorité donnée à des travaux extérieurs à la Marine, serait certainement préjudiciable au bon entretien des bâtiments de la Flotte.

D'autre part, il y a lieu de rappeler que les Services des Constructions et Armes navales sont imbriqués intimement dans un même arsenal, avec les autres Directions et Organismes militaires (Commissariat, Travaux maritimes, Ateliers militaires de la Flotte, Santé, Hôpitaux).

La création au sein de la même enceinte d'un organe indépendant, doté d'une structure différente, serait une source de complications sur le plan des rapports administratifs et financiers.

Les luttes qui ont marqué, dans les siècles passés, l'antagonisme entre l'autorité militaire et les directeurs techniques des Arsenaux, placés sur un rang d'égalité, et qui n'ont pris fin que du jour où a été admis le principe de la prééminence du Commandement sur la technicité, reprendraient-elles ?

Sur le plan social, on ne peut nier que la crainte que cette réforme n'entraîne un bouleversement du statut actuel des ouvriers des Arsenaux soit à la source du malaise qui se fait jour au sein des travailleurs des ports.

Sous un régime de Société nationale, dont la structure serait celle d'une entreprise privée, les ouvriers sous statut ne risquent-ils pas de perdre à la fois leur sécurité d'emploi ainsi que leurs avantages de salaires, basés sur ceux de la métallurgie de la région parisienne, ou leur régime spécial des pensions ?

M. le Ministre des Armées a garanti que les droits acquis des personnels actuellement en place seraient respectés et que ces derniers auraient la possibilité d'opter entre leur statut actuel et le nouveau statut qui leur sera proposé.

Le nouveau statut, pour que les ouvriers l'adoptent, pourrait difficilement ne pas apporter des avantages équivalents à ceux du statut actuel, soit sous la forme d'avantages supplémentaires de salaires venant compenser la perte de la sécurité d'emploi, soit même par le maintien même de cette sécurité d'emploi.

S'il en était ainsi, je ne vois pas l'intérêt d'une telle réforme qui risquerait d'ailleurs d'avoir de lourdes répercussions financières pour le coût des travaux.

S'il arrivait que tous les ouvriers des Constructions et Armes navales acceptassent le nouveau statut, ne verrait-on pas se juxtaposer dans le même arsenal le statut des ouvriers de la nouvelle Société nationale et le statut des ouvriers appartenant aux autres Directions ou Services du même Arsenal, ce qui ne manquerait pas de créer un malaise et une surenchère inévitable ?

En définitive, votre Commission émet le vœu que les modifications à intervenir ne viennent pas troubler les rapports entre le Commandement et les Services techniques, ruiner les avantages acquis par les travailleurs des Arsenaux et entraîner, pour le budget de la Marine, des dépenses plus élevées de fonctionnement ou d'exécution des travaux.

Le même problème s'était pratiquement posé, après la Libération, dans les ports.

En vue de permettre aux Arsenaux de la Marine de contribuer à la reconstitution de la Flotte de Commerce avec la souplesse de gestion désirable, il avait été alors envisagé de transformer les établissements industriels militaires en « offices ».

En réalité, cette transformation fut abandonnée en raison de l'imbrication trop grande des Services militaires et industriels dans les ports et ce fut la formule du budget annexe qui prévalut pendant dix ans.

Pourquoi ne pas revenir au régime du budget annexe dans les circonstances actuelles ?

Conclusion.

De ce rapide examen, il résulte que le projet de budget de la Marine pour 1964 accuse une diminution des moyens financiers destinés au service courant des Arsenaux et à l'entretien des bâtiments de la Flotte et des appareils de l'Aéronautique navale.

Sur le plan des équipements, sauf l'inscription de la première tranche de construction d'une frégate d'un nouveau type et d'un sous-marin classique, les autorisations de programme accordées portent essentiellement sur la continuation des travaux en cours.

Par contre les moyens de paiement alloués en contrepartie des autorisations de programme sont insuffisants, ainsi que cela apparaît dès l'année 1963. Cette situation risque de s'aggraver au cours des années 1965 et 1966.

En réalité, le projet de budget ne fait que concrétiser la réduction des crédits affectés au renouvellement de nos forces aéronavales conventionnelles, et poser le difficile problème de l'activité et du plein emploi des Arsenaux de la Marine dans l'avenir.

Discussion en Commission.

La discussion au sein de la Commission des Finances a porté sur le déblocage des autorisations de programme concernant la troisième frégate et susceptibles d'être transférées au financement complémentaire des deux premières frégates ainsi que sur les projets de réforme du statut des Arsenaux de la Marine.

A ce sujet, la question a été posée de déterminer sous quelle forme législative ou réglementaire, ces réformes devraient intervenir dans le cadre de la Constitution du 4 octobre 1958.

La Commission a considéré qu'une fusion du Corps des ingénieurs du Génie maritime avec celui des ingénieurs d'Armement est du domaine de la loi étant donné la modification de statut que cette réforme entraîne pour les intéressés.

En ce qui concerne la transformation éventuelle des Arsenaux en « Offices » ou en « Sociétés Nationales », la Commission a émis le vœu que les projets de réforme de structure soient également soumis au Parlement.

C'est sous réserve de ces considérations que la Commission m'a chargé de vous transmettre le vœu du Gouvernement qui souhaite l'adoption des propositions qu'il vous a faites concernant les crédits du budget de la Marine.